

Pensare le strade

Mobilità Al centro del seminario della sezione Ticino della SIA il recupero del passato e gli scenari futuri delle vie di comunicazione

Stefania Hubmann

Cosa accomuna manufatti come il portale della galleria autostradale ad Airolo, antichi ponti in muratura nelle valli, i più recenti portali ferroviari di AlpTransit, ma anche in altri cantoni numerosi ponti stradali e viadotti ferroviari? Sono beni culturali, in molti casi vere e proprie opere d'arte che trasformano le vie di comunicazione in un patrimonio da salvaguardare e valorizzare. Il secondo seminario di studio organizzato a cadenza annuale dalla sezione Ticino della SIA (Società Svizzera Ingegneri e Architetti), svoltosi lo scorso 25 gennaio al LAC, ha proprio voluto già nel titolo – «L'arte di costruire le strade» – evidenziare l'importanza del gesto che guida la realizzazione di una via di comunicazione. Le necessità da soddisfare, la visione globale, il disegno, come pure le tecniche e i materiali di costruzione sono tutti aspetti che contribuiscono a caratterizzare l'opera, rinnovando ad ogni epoca la sfida del suo ruolo per la comunità e del suo segno nel paesaggio.

Durante il convegno si è ragionato anche sulla correlazione tra nuove costruzioni e ripristino di manufatti storici

Oggi ad esempio le strade locali si stanno trasformando in spazio pubblico, come ha ricordato in apertura del convegno il vicesindaco di Lugano Michele Bertini e come indicano le *Linee guida sulla concezione dello spazio stradale all'interno delle località* pubblicate di recente dal Dipartimento del territorio. La strada quindi non rappresenta più solo un percorso per spostarsi da un punto all'altro, ma anche un luogo di vita che accoglie utenti differenziati offrendo arredi e presenza del verde. L'autostrada, da parte sua, benché confrontata in certi suoi tratti con cronici ingorghi nelle ore di punta, mantiene la funzione di principale vettore di trasporto con progetti di ampliamento delle corsie e miglioramento degli svincoli.

Molteplici quindi gli scenari futuri, così come le prospettive di riflessione proposte dal convegno, che ha inaugurato un 2018 ricco di ricorrenze per quanto riguarda le strade. Nell'Anno europeo del Patrimonio Culturale, SIA Ticino, presieduta dall'ingegnere Paolo Spinedi, attira l'attenzione sull'importanza del patrimonio stradale del nostro cantone sottolineando i dieci anni di presenza in Ticino dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e i cinquant'anni dall'apertura del primo tratto autostradale, i 30 km tra Chiasso e l'attuale svincolo di Lugano Nord.

Cinquant'anni or sono, e a maggior ragione ancora prima, i mezzi per progettare e costruire erano più semplici ma non per questo meno validi. Lo ha dimostrato l'intervento dell'ingegnere Jürg Conzett di Coira, incentrato sulla correlazione tra nuove costruzioni e ripristino di manufatti storici. Lo studio di cui è contitolare nella capitale grigionese si occupa di entrambe le attività, le quali si arricchiscono vicendevolmente. L'analisi delle soluzioni adottate dagli ingegneri del passato può persino portare a trovare soluzioni di intervento diverse da quelle inizialmente prospettate. A Lugano ha illustrato queste dinamiche attraverso alcuni esempi di ponti: in alcuni casi l'opera esistente è stata conservata (ponte del XIX secolo sul Reno a Reichenau), in altri si è intervenuti prestando particolare attenzione al dialogo tra parte storica e nuova costruzione, come nel caso dei ponti della ferrovia retica per i quali si è lavorato con l'obiettivo di «rispettare il carattere originale e nel contempo aggiornare alle esigenze tecniche odierne di geometria, carico ed evacuazione delle acque». «Le soluzioni trovate per questi ponti – ha precisato Jürg Conzett – ci hanno ispirato nella costruzione del nuovo ponte della piazza di Vals, costituito da una piattabanda in calcestruzzo collegata con travi-pareti portanti in pietra naturale del posto».

Il dialogo fra pietra naturale e beton può portare all'interazione non solo di due materiali, ma addirittura di due ponti quali elementi di un unico spazio pubblico. È il caso dell'opera sul fiume Verzasca a Frasco terminata nel

2013. L'architetto Michele Arnaboldi, docente all'Accademia di architettura a Mendrisio, ne ha curato l'accompagnamento architettonico presentandola al seminario SIA Ticino come uno degli esempi di interventi stradali da leggere quale opportunità per ripensare il territorio. L'accavallarsi di più infrastrutture è ormai una realtà ben visibile anche sul nostro territorio. Basti pensare all'alta Leventina, dove in alcuni punti lo sguardo rivolto verso l'alto abbraccia strada cantonale, ferrovia e autostrada. Per Arnaboldi l'insieme di queste infrastrutture rispecchia la complessità della nostra epoca, così come ognuna di esse riflette il suo tempo e le esigenze ad esso collegate. L'esempio dei ponti di Frasco è emblematico da questo punto di vista. «Allargare il vecchio ponte per renderlo conforme alle attuali esigenze di traffico e sicurezza lo avrebbe snaturato», ha spiegato l'architetto. «Per questo motivo si è proposto di costruire un secondo ponte per il traffico veicolare, attuando un recupero conservativo di quello storico ora destinato a pedoni e ciclisti». Gli interventi riguardanti le vie di comunicazione – Arnaboldi ha presentato anche gli esempi della circonvallazione di Roveredo e del semisvincolo di via Tatti a Bellinzona – permettono inoltre, a volte, di ovviare agli «errori» del passato, migliorando la situazione dei comparti urbani interessati.

I lunghi tempi di progettazione e realizzazione delle grandi opere stradali e l'evoluzione sociale ed economica conosciuta dal Ticino nell'ultimo mezzo secolo hanno inciso in modo marcato sulle sue vie di comunicazione, in particolare sull'asse autostradale. I dati del traffico lungo la A2 presentati dall'ingegnere Marco Fioroni, direttore della filiale USTRA di Bellinzona, sono impressionanti, soprattutto per punti quali la circonvallazione di Lugano, dove il traffico dal 1975 ad oggi è più che quadruplicato (da 15mila a circa 70mila veicoli). Come fronteggiare questa situazione? Marco Fioroni ha evidenziato che «i progressi tecnologici permettono di aggiornare gestione e manutenzione dell'autostrada, attuando in tempi relativamente brevi misure come l'adeguamento della velocità all'intensità del traffico, l'informazione



Il viadotto della Biaschina si accavalla ad altre infrastrutture. (Keystone)

all'utenza, i rilevamenti video e i piani di intervento per garantire la sicurezza». Modificare la struttura, tenendo conto delle nuove norme in materia di protezione ambientale e sicurezza, comporta invece tempi molto lunghi e investimenti di centinaia di milioni di franchi. L'USTRA guarda al futuro dell'autostrada ticinese con progetti su più tratte, fra cui spiccano la terza corsia fra Lugano e Mendrisio e la copertura di 1 km ad Airolo.

Un percorso, quello fra Chiasso e Airolo, ripreso in immagini dall'ingegnera Cristina Zanini Barzagli (organizzatrice del seminario assieme a Laura Ceriolo e Paolo Spinedi) per condurre i relatori e i circa 120 partecipanti fra i punti cruciali dell'autostrada, fra quelli che oggi si rivelano essere «errori», ma anche fra esempi virtuosi, come gli eleganti viadotti e i portali delle gallerie disegnati dall'architetto Rino Tami (1908-1994), chiamato dall'allora consigliere di Stato Franco Zorzi ad accompagnare quale consulente e supervisore la realizzazione dell'importante opera. Il suo apporto, riconosciuto a livello nazionale e internazionale, è stato precursore della collaborazione interdisciplinare che dovrebbe contraddistinguere sin dagli studi preliminari la progettazione delle opere dal forte impatto sul territorio. Il «prima si inizia, meglio è» dell'ing. Fioroni ha fatto l'unanimità dei relatori, anche nell'ottica di coinvolgere tempestivamente la popolazione per evitare ricorsi e relative

situazioni di stallo. Conoscere fin da subito da parte di tutti necessità e obiettivi permette di ampliare il ventaglio delle varianti con a volte anche risparmi finanziari. Il confronto con importanti arterie già in esercizio e le diverse tempistiche dei committenti sono però ostacoli oggettivi ai quali i team di progettazione non possono sottrarsi.

Per questo ingegneri ed architetti auspicano da un lato procedure più veloci e dall'altro progetti più flessibili, in grado di meglio rispondere all'evoluzione delle esigenze. Pure a livello di comunicazione e condivisione dei progetti esistono margini di miglioramento, proprio per poter sensibilizzare in modo adeguato la popolazione, alla quale spetta poi l'uso di questi manufatti. Un uso che, come abbiamo visto, è in parte mutato nel tempo, di pari passo con l'attenzione per l'ambiente e la salute. Il peso della mobilità lenta è in aumento e in alcune città del Nord Europa, ma anche a Zurigo, già si parla di «autostrade per biciclette» con la strada principale riservata alle due ruote.

Citata al convegno anche la mostra «Strada amica» (fino al 16 febbraio nell'atrio dello Stabile amministrativo 3 a Bellinzona) che presenta i risultati dell'omonimo concorso organizzato dall'Istituto i2a di Lugano in collaborazione con diverse sedi di scuole elementari e medie. Le strade che si progettano oggi apparterranno infatti alle nuove generazioni.

Quando a Locarno si producevano dischi

lanostrastoria.ch La Fonoteca nazionale svizzera ha pubblicato nel portale registrazioni dell'etichetta Cimaphon

Lorenzo De Carli

Un sito web per discofili, dedicato a registrazioni storiche di musica e autori russi, offre la possibilità di acquistare un disco con brani per coro maschile, balalaika e orchestra registrato a Berlino nel febbraio del 1929. Sull'etichetta si legge il nome di una casa discografica ignota ai più: Cimaphon, scritta alla base di un triangolo negli altri due lati del quale è indicato: «Elektrisch» e «Aufgenommen». Ciò che stupisce è quanto si legge in basso, stampato in modo tale da seguire, all'interno, il cerchio dorato sull'elegante sfondo verde

scuro dell'etichetta: «Locarno A.G. Locarno». Che rapporto c'è tra Locarno, la musica popolare russa, e una casa discografica destinata ad un pubblico germanofono?

Diretta da Pio Pellizzari, la Fonoteca nazionale svizzera, che ha sede a Beso, ha fatto luce sulla casa discografica locarnese Cimaphon, pubblicando il suo primo dossier nelle pagine del portale di storia partecipativa «lanostrastoria.ch». «Dietro il nome "Locarno SA, Locarno" stampato sulle etichette e sulle copertine dei dischi 78 giri Cimaphon – si legge nel testo introduttivo al dossier – si nascondeva originaria-

mente un negozio di orologeria il cui nome completo era Manifattura d'Orologeria Locarno SA, Locarno». Alla luce delle ricerche compiute dalla Fonoteca, emerge che «la Locarno SA forniva ai suoi clienti prodotti variegati a prezzo economico, come orologi d'importazione, grammofoni e dischi venduti sotto l'etichetta Cimaphon». Questa casa discografica, che stampava i suoi dischi a Wädenswil, nel canton Zurigo, riuscì a mettere assieme un catalogo di circa quattrocento registrazioni, alcune delle quali acquisite da cataloghi di altre case discografiche ormai non più attive.

Nel suo account sul portale «lanostrastoria.ch», prima di fornire alcune registrazioni della Cimaphon di Adolf e Robert Haas, la Fonoteca fa luce sull'ambiente discografico locarnese degli anni Venti e Trenta del secolo scorso: «a quell'epoca, in città v'erano altre tre imprese che si occupavano di dischi e che in qualche modo erano legate alla Locarno SA: la Fabbrica di Orologi Sindaco SA nel quartiere Campagna, fondata dallo stesso Robert Haas nel 1930; la Fabbrica di grammofoni Purphon di Julius Friedrich Meyer, ubicata in via della Posta, che nel 1932

fu rilevata dalla Locarno SA; e infine il negozio di musica Casagrande Aux Palmiers, in Piazza Grande, che era una filiale del grande magazzino Marino e fratelli Casagrande di Bellinzona». Locarno, quindi, aveva chi produceva dischi, chi gli apparecchi per riprodurli, e chi li vendeva – chiudendo in tal modo la filiera del consumo discografico.

Nata nel 1987 come fondazione di diritto privato, all'inizio del 2016 la Fonoteca è stata integrata nella Biblioteca nazionale svizzera. Il suo scopo è quello di raccogliere, documentare e rendere disponibili al pubblico tutti i supporti sonori che, per il loro contenuto, mostrano un legame con la storia e la cultura del nostro Paese. A questo scopo, l'istituzione dispone di un dipartimento tecnico e informatico che ha il duplice obiettivo di eseguire dapprima i lavori di copiatura e di restauro dei supporti, e poi di digitalizzare i contenuti, perché possano essere archiviati nei server e resi disponibili nelle numerose postazioni di ascolto.

La Fonoteca nazionale svizzera conserva nei suoi archivi anche molti dischi della locarnese Cimaphon. Per il dossier disponibile su «lanostrastoria.ch», Giuliano Castellani, oltretutto scrive l'introduzione, ha selezionato alcune registrazioni di musica popolare e canzoni in lingua italiana o dedicate alla Svizzera italiana: *La Lavandera, La bella ticinese, Il Cucù* ecc.

Il suono è quello d'epoca, con i fruscii e quella musica che viene come da un luogo remoto; e tuttavia, se vogliamo fare l'esperienza di come, allora, si ascoltava la musica in casa, restauri come questi della Fonoteca sono imprescindibili – lasciando agli storici della musica il compito di esprimersi sull'esecuzione e a chi studia la storia sociale quello di esprimersi sulle condizioni materiali della ricezione della musica al tempo – direbbe l'allora contemporaneo Walter Benjamin – della sua riproducibilità tecnica.

La presenza della Fonoteca nazionale svizzera su «lanostrastoria.ch» non ha, però, il solo scopo di renderci più vicino il passato del nostro paese: nella dimensione tipicamente partecipativa di questo portale, essa chiede che la si aiuti nel suo compito di conservare e comprendere il passato, per esempio sostenendola nella ricerca di altri fondi contenenti dischi Cimaphon.



La Fonoteca nazionale è ora presente anche sul portale «lanostrastoria.ch».